

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1746 de 2018

Carpeta Nº 1834 de 2017	Comisión Investigadora sobre el financiamiento de las campañas electorales, desde el año 1999 hasta el año 2015, inclusive, y su vinculación con determinadas empresas y otras que expresamente designe, de sus directores y accionistas y las tarifas de publicidad de los medios de comunicación aplicadas a los diferentes partidos políticos

COMPAÑÍA URUGUAYA DE TRANSPORTES COLECTIVOS S.A. (CUTCSA)

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 6 de agosto de 2018

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Alfredo Asti, (Presidente ad hoc).

Miembros: Señores Representantes Elisabeth Arrieta, Graciela Bianchi, Andrés Carrasco, Oscar De los Santos, Guillermo Facello, Pablo González, Oscar Groba, Graciela Matiauda Espino, Jorge Meroni, Diego Reyes, Eduardo José Rubio y Tabaré Viera Duarte.

Denunciante: Señor Representante Adrián Peña.

Invitados: Señora Sonia Peña y señores Carlos Colla y Diego Garbarino.

Secretaria: Señora Beatriz Méndez.

Prosecretaria: Señora Sandra Pelayo.

═════II═════

SEÑORA SECRETARIA.- Está abierto el acto.

Corresponde designar un presidente ad hoc.

SEÑORA MATIAUDA (Graciela).- Propongo al señor diputado Alfredo Asti.

SEÑORA SECRETARIA.- Se va a votar.

(Se vota)

——Ocho en siete: AFIRMATIVA.

(Ocupa la Presidencia ad hoc el señor representante Alfredo Asti)

SEÑOR PRESIDENTE (Alfredo Asti).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Antes de recibir la visita de extrabajadores de la cooperativa Raincoop, queremos informarles sobre una solicitud de documentación para trasmitirle al intendente de Maldonado, ingeniero Antía. La nota dice lo siguiente:

"[…] 1) Detalle de los montos adjudicados específicamente a las Empresas de comunicación de Maldonado (radio y televisión), Empresa por Empresa, y no a otros rubros, por parte de la Intendencia Departamental de Maldonado desde Julio de 2015 hasta junio de 2018, año por año.

2) Detalle de los montos adjudicados específicamente a los medios de comunicación de Maldonado (radio y televisión), Empresa por Empresa, y no a otros rubros, por parte de la Intendencia Departamental de Maldonado en 2012, 2013 y 2014, año por año".

La firman varios señores legisladores integrantes de la Comisión.

Se va a votar la incorporación de esta solicitud de documentación.

(Se vota)

——Ocho por la afirmativa. AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Ingresa a sala la señora Sonia Peña y los señores Carlos Colla y Diego Garbarino, ex trabajadores de la Cooperativa Raincoop, en referencia a la Compañía Uruguaya de Transportes Colectivos SA, CUTCSA).

——La Comisión tiene el agrado de recibir a la señora Sonia Peña y los señores Carlos Colla y Diego Garbarino, extrabajadores de la Cooperativa Raincoop, en referencia al tema que hemos estado analizando sobre la empresa CUTCSA y sus vinculaciones con autoridades nacionales y departamentales, a efectos de conocer su opinión al respecto.

Quiero informarles que el señor diputado Guillermo Facello ha presentado cinco preguntas que vamos a leer y entregárselas a ustedes. Pero, antes nos gustaría que ustedes nos dijeran cuál es su relación con Raincoop, el conocimiento que tienen de los hechos, las vinculaciones que llevaron al cierre de la empresa en su momento y la adjudicación de algunos servicios a la empresa CUTCSA.

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Yo era guarda en la empresa Raincoop. Había ingresado en los primeros meses del año 2012, quier decir que para el cierre tenía cuatro años en la empresa. Mi vida dentro del transporte fueron esos cuatro años y, de ahí en adelante, hace dos años integro la empresa CUTCSA.

Mi periplo en la búsqueda de una solución para la no disolución de la empresa Raincoop surgió luego de varios intentos. Primero, por lo que fueron los integrantes de las comisiones directivas de Raincoop así como, luego, una gestión gerencial de parte de la

señora Lourdes Carbajal, que llegó cuando casi estábamos por cerrar. Un día de lluvia, tenía que ir al terreno para ver si tenía un coche para salir a trabajar, porque ya nos faltaban los coches, y ustedes saben que ya había muy pocos coches en la calle y tratábamos de cumplir para no perder los permisos y tratar de encontrar una solución para no perder Raincoop. Yo, particularmente, traté de encontrar una solución para no perder el capital. No es que me golpeé el pecho diciendo que era una gran cooperativista ni transportista, sino que había apostado por un mejor futuro para mi familia, junto con mi esposo y mi hijo.

Entonces llamo al jefe de tránsito, llamo a la señora Lourdes Carbajal, que estaba casi en su período de dejar el intento. Voy a la intendencia, trato de hablar con el intendente para que me escuche. Yo siempre me presenté como simple vendedora de boletos, porque era lo que realmente sabía hacer. Busco una solución por allí. Fui invitada al programa *Esta boca es mía* para contar la situación que estaba pasando. Ahí conozco a la señora Graciela Bianchi; ella se ofrece a poder escucharnos. Luego conozco al señor Olaizola, al señor Lafluf. Fui a la casa del Partido Colorado. También fui al estudio Zeinal -que queda en la Ciudad Vieja-, para ver si ellos podían hacer un estudio de viabilidad de la empresa para saber qué era lo que estaba pasando realmente; si era un cierre político -como decían algunos- o si era que no estaba bien administrada. Salía por los ojos que no estaba bien administrada. Internamente, es como un negocio que podemos tener en casa. Si no lo administramos bien, se funde; listo. No hay un externo que pueda hacer lo que yo no hago.

En todas las soluciones que buscamos, no encontramos ninguna para dejar de ser Raincoop; por lo tanto, el capital ya casi estaba perdido. Sé que fue el sistema cooperativo el que llevó al cierre de Raincoop; estoy convencida de que fue un problema interno lo que llevó al cierre de Raincoop. Aunque siempre voy a decir que para mí el sistema cooperativo es excelente mientras esté bien gestionado pero, en este caso, falló. Quienes debían llevar a cabo lo que era la administración de la empresa durante años, fallaron. Eso, sumado a una ambición de un grupo de sindicalistas que lo que querían era unificar todas las cooperativas -era una añoranza de años- para transformar las tres cooperativas en una, en este caso no se estaba dando, porque no estamos hablando de una unificación, de una fusión sino de absorción por falta de recursos, y eso llevó a todo este desastre.

Cuando la noche del 15 de diciembre nos llega a nosotros la resolución, que nos trasmite el consejo directivo en el terreno, de que el sobregiro del Banco República se había perdido y, por lo tanto, teníamos que cerrar -eso es lo que dicen ellos: sin sobregiro no podemos seguir-, es cuando nosotros dijimos que no, y en ese momento se rompieron algunas cosas. Porque, supuestamente, decíamos: sin sobregiro no vamos a seguir. Entonces, vino un señor representante de otra cooperativa, COETC, el señor Marrero, de Ascot central y nos dijo: "Muchachos, ustedes ya están cerrados. Con esto no pueden seguir. Nos tienen que entregar las máquinas expendedoras de boletos y mañana nosotros nos hacemos cargo de la línea de ustedes", así nomás, como que estaba todo resuelto.

Nosotros dijimos: "No; vamos a reunirnos; vamos a ver qué es lo que vamos hacer, porque esta es una decisión de todos, no de un sector". Le pedimos que se retirara, que eso no lo íbamos a hacer. Nos juntamos en el terreno; eran como las once de la noche, y llega un rumor de que, quizás, alguien más nos pueda administrar.

Un grupo de compañeros -yo estuve leyendo las versiones taquigráficas, porque estoy siguiendo siempre este tema- estuvo el otro día acá. El señor Reina dijo que tenía conocimiento de que la señora Carbajal tenía un grupo gerenciador de profesionales que

estaban dedicados a ayudar a empresas que tuvieran problemas graves como el nuestro. La va a buscar a la casa, la lleva al terreno, ella se presenta y dice que, quizás, si le damos tiempo y posibilidades, nos pueda ayudar. A la siguiente asamblea, se mociona para que la señora se haga cargo de la empresa. Todo era muy lindo, porque prometía US$ 1.500.000 para sanear la empresa, un fideicomiso pero, hete aquí que, internamente, se estaba rompiendo la torta que, para mí, ya estaba puesta. Estoy hablando de lo que me parece a mí que pasó.

Ascot no quería eso. Lo que quería Ascot era que cerráramos y que nuestras líneas fueran repartidas entre las demás cooperativas. La señora toma posesión, por una mayoría que se da en la asamblea -eso está en las actas de la asamblea y lo pueden ver; más de trescientas personas votaron para que ella tomara posesión-, pero hubo un complot muy importante para que eso no saliera adelante. Un cierto porcentaje de personas fue a Disse, porque no le servía. Y acá quiero exponer algo. Aquí vino un señor Quintas a golpearse el pecho por el cooperativismo, que en los medios salió a decir que había que quitarle el respirador a Raincoop, que fue uno de los que se retiró cuando vino la señora Carbajal y voy a decir por qué. Él compró un año y medio antes de cerrar la empresa. Yo fui su guarda. Fue llevado a la empresa Raincoop por un grupo político, donde compró a muy bajo precio, porque le dijeron que Raincoop estaba para cerrar, que se tenía que pasar directamente a micrero, rápidamente, que tenía que ir a trabajar a la Inter, porque en la disolución de Raincoop la Inter se la iba a quedar COME. Entonces me dijo: "M´'hija: te das cuenta que yo pago $ 2 -me lo dijo a mí- y dentro de un año estoy con un capital en una sociedad anónima de las mejores de Montevideo". |Eso me decía el señor Quintas, un transportista del Uruguay: dos años en Raincoop y especuló con irse a una mejor. Es lo mismo que yo venga a decir acá: "Mi transporte de toda la vida…". No; es mentira, para mí fue un negocio y para mi familia también y perdí el capital.

Viendo como funcionaba la interna de Raincoop, sabiendo que en COETC y UCOT pasa exactamente lo mismo -porque uno, que está en el medio, lo sabe-, traté de conocer la propuesta que había fuera de lo que era la integración con las cooperativas porque no estaba dispuesta a volver a pasar por lo mismo.

Sabemos que UCOT y COETC están pagando ciertos jornales con tiques. Nosotros empezamos así, pidiendo capitalización al trabajador. Además, para que las horas extra se pagaran con tiques debía ser votado por asamblea; nunca se hizo nada que no fuera votado por asamblea.

Una de las noticias que nos llegó era que CUTCSA se ofrecía a administrar nuestra empresa para que no perdiéramos nuestra razón social. Intenté comunicarme con CUTCSA muchas veces. Tan pesada fui que un día me llamó el señor Barcia y me dijo que no podían participar y que lamentaba no poder ayudarnos.

Una noche nos juntamos con una cantidad de compañeros -más de cien- y redactamos una carta donde le pedíamos al intendente que si había algún ofrecimiento para salvar Raincoop, teníamos derecho a poder participar y decidir lo que queríamos para nosotros. Nosotros éramos dueños; era dueña de mi capital y lo estaba perdiendo todo. Esto fue el 16 de mayo de 2016. Dejo copia de la carta a los miembros de la Comisión.

Esto era un derecho que teníamos. Al mismo tiempo, anduvo circulando una hoja A4 de una propuesta de Copsa que nunca nos llegó. ¿Por qué? Porque llegó a la mesa de Raincoop, no la presentó en asamblea y quedó ahí. Entonces, con los compañeros decidimos que si nuestra empresa cerraba no queríamos ir a una cooperativa, porque no quiero volver a pasar por lo mismo.

Los que trabajamos durante esos cuatro meses de verano -cien de seiscientos-, dejamos todo. Me levantaba a las cuatro de la mañana y me iba a la playa del Cerro para poder coordinar los quince ómnibus; había tres; la idea era que esas tres unidades cumplieran con parte del servicio. Luego me iba a hacer cualquier línea hasta las nueve de la mañana y así fue durante cuatro meses intentando salvar la empresa porque no queríamos que nos quitaran las líneas. Así fue con todos mis compañeros que me siguieron en todo este proceso.

Fuimos a la casa del Partido Colorado, nos recibieron excelente, nos escucharon, no tengo palabras, todos los partidos se portaron muy bien. Lo que sucedía es que no había solución porque desde adentro estaba todo podrido, ya estaba todo el pescado vendido. No podemos echarle la culpa a nadie. No podemos echarle la culpa a alguien que hace bien las cosas, como es el caso de CUTCSA que es una excelente empresa; la conozco, porque hace dos años que estoy trabajando ahí y veo que hay gestión, hay profesionalismo, hay disciplina, cosa que no existe en las cooperativas. Yo soy amiga del listero y si no quiero ir a trabajar el domino, me cubren o el servicio no se brinda, ya está. Yo rompo un coche y bueno, dame otro, porque total la cooperativa funciona así. Como todo es de todos, éramos dueños para exigir, pero en el momento de trabajar no éramos dueños. Ahí falló la cooperativa Raincoop. Cuando hay seiscientas personas, hay once listas políticas en el momento de hacer una elección; son seiscientas personas; el último director obtuvo el cargo con treinta y ocho votos. En la parte de administración no hay profesionales; elegías cinco personas y entre ellos se dividían los cargos. Estaba todo mal, siempre estuvo mal gestionada Raincoop y los culpables éramos nosotros, los socios.

Esto fue una parte de todo lo que pasamos. Lo que perdimos fue capital y lo que ganamos fue dignificación. Siempre dije que la dignificación de trabajar y cobrar no tiene precio. Estar trabajando, no cobrar, no saber cómo pagar las cuentas y pasarla mal…

Mi esposo fue taximetrista toda la vida; un día se quedó sin trabajo y le sugerí vender la casa y comprar en el transporte. Lo hicimos. Después de pedir un préstamo, al año y medio entré como guarda. Hoy no tengo la casa, no tengo capital, pero trabajo y cobro y de a poco voy saliendo. Eso es lo que les va a pasar -y ojalá alguien pueda hacer algo- a las cooperativas porque están mal gestionadas. El problema es de adentro no de afuera; hay que mirar al responsable de gestionar.

El otro día esperé el 76 -cosa que no hago hace mucho tiempo- durante cuarenta y cinco minutos bajo agua; faltaron dos coches adelante. Y el que iba manejando ese coche era un viejo amigo de la ex Raincoop. Entonces, vemos que se está repitiendo…, pero a mí eso ya no me interesa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la introducción de la señora Peña. A continuación, el señor diputado Facello se va a referir a las preguntas que elaboró.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- La señora Peña contestó dos de las cinco preguntas planteadas; oportunamente haremos algún comentario.

Me gustaría que los invitados respondan la primera pregunta.

SEÑORA PEÑA (Sonia).- En la anterior asamblea al cierre, cuando llevé una propuesta para que el estudio Zeinal analizara si la empresa era o no viable, tuve un pequeño encontronazo con Ascot porque siempre quisieron cerrar: después del 15 de diciembre había que ir a asamblea, cerrar y dar la quiebra. Yo dije que no. Mis compañeros me apoyaron y fui elegida como representante de los compañeros no sindicalizados. No tengo nada en contra del sindicalismo; vengo de una familia frenteamplista que tuvo que irse del país. Esto no tiene absolutamente nada que ver con

mi situación política. Mi problema fue directo: Ascot estaba haciendo las cosas mal para la empresa.

Llevamos esa carta al intendente exigiéndole, pidiéndole por favor que si había alguna otra propuesta de una empresa, que nosotros tuviéramos la decisión de elegir. Y nos dijo que no, que CUTCSA no iba a entrar a la negociación porque no querían darle más líneas, que no podía tener un monopolio, que el arreglo siempre había sido con COETC, UCOT y COME. A partir de ese momento asistí a cada una de las instancias en las que había reuniones de las empresas con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y la Intendencia.

COME, prácticamente no se presentaba en las negociaciones como lo hacían las otras dos cooperativas. Inclusive, el señor Alvarellos, quien fue presidente de UCOT, siempre se negaba y decía que la cooperativa no tenía una infraestructura como hacerlo.

COETC, a través de Cervini insistía con que la cooperativa se quedaba con todo, con la plantilla, con las líneas, con los trabajadores. El arreglo que tenían con Ascot era que si tomaban la responsabilidad que por favor no hicieran dos horas de paro. El señor Vidal, representante de Ascot, increíblemente dueño de la cooperativa pero representante sindicalista dijo: "¡No! Quedate tranquilo negro que no pasa nada. Ustedes se quedan con todo". Al fin y al cabo vemos que era lo que querían: todas nuestras líneas en una sola cooperativa.

Obviamente, la intendencia consideró que quizás económicamente no podía porque si ya no podían sostener lo suyo, ¡imagínense sostener todo el paquete de nuestra empresa! Y dijeron que no, que las negociaciones tenían que seguir.

El día anterior a la asamblea COME manda decir que no entra en la negociación, que no lo puede hacer. Sabemos que COME tiene un prestigio y que corría peligro si negociaba; quizás no tenía la infraestructura o no le interesaba porque es una empresa bien gestionada. No le interesaba que ingresáramos. Entonces, el intendente le propone a CUTCSA -el día anterior al cierre, el día de nuestra asamblea- que por favor participara de la negociación porque no podían darle esta carga solamente a dos cooperativas debido a la situación económica, y que ahora están peor.

Nosotros habíamos solicitado que ingresaran otras empresas, y el día anterior al cierre ingresa CUTCSA y, dicho sea de paso, cuando se le comunica a las empresas que CUTCSA ingresaba, el alboroto en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social fue muy grande. Los sindicalistas estaban enloquecidos, decían que no podía ser que ingresara CUTCSA. Pero la Intendencia tenía que hacer lo mejor para el transporte; no tenía otra. Si lo hacíamos con las dos cooperativas era repartir el hambre. La prueba está que ahora las dos cooperativas que quedaron no pueden cumplir con los servicios que tienen; aún no pudieron comprar los coches para cubrir, y cuando salimos a la calle a controlar comprobamos que es lo que ocurre, tal como me pasó cuando debí esperar cuarenta y cinco minutos para esperar el 76. ¿A quién voy a culpar yo? ¿A quien hace bien las cosas?

CUTCSA ingresó el día anterior al cierre.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- Con respecto a la segunda pregunta del cuestionario que presentamos, la señora Peña fue concreta en su respuesta. Dijo que el señor Reina presentó a la señora Carbajal; sin embargo en la sesión anterior, según leemos la versión taquigráfica entre las páginas 5, 6, 7 y 8, esa pregunta quedó sin aclarar estando el propio señor Reina presente. A su vez, el señor Quintas expresó que la presentaron como secretaria del intendente Martínez, después como asesora y luego como amiga. A medida que los días pasaban fue mutando y terminó siendo amiga del

intendente. Hubiera sido mucho más fácil, estando aquí presente el señor Reina, haber dicho que fue él quien la presentó. No me queda claro por qué en cuatro carillas no se dio esa respuesta tan sencilla.

Me gustaría que me respondieran la tercera pregunta.

SEÑOR GARBARINO (Diego).- Haciendo memoria respecto a que el señor Reina presentó a la señora Carbajal, la conocía porque ella gestionaba una empresa de reciclado de cubiertas; de ahí Reina tenía un trato, la contrató y la trajo. Estamos seguros de que fue Reina.

La tercera pregunta relativa a si las empresas respetaron los acuerdos no puedo contestar sobre las cooperativas, pero en cuanto a nosotros lo más importante fue que se respetaron las categorías. En mi caso, como conductor- cobrador -están el conductor y el guarda- la diferencia salarial es importante. Se respetó sobre todo la capacidad de cada uno. Primero se nos hizo una pequeña prueba en coche escuela a cada uno habilitando a los que estuvimos bien para trabajar en la categoría que teníamos. La diferencia es grande; en mi caso el 30% más que el sueldo de conductor.

Según la experiencia de otros compañeros, se respetó sobre todo el lugar donde se vive respecto a las líneas, inclusive horarios, teníamos que precisar el cambio de servicio. El trato fue perfecto. Esas cuestiones se respetaron.

Quienes fuimos a CUTCSA -lo más importante- en el acuerdo sabíamos que renunciábamos a una participación social. Se evaluaba la seguridad entre trabajar en una cooperativa, viniendo con una mala experiencia, y el hecho de no dominar su propio trabajo por más que vaya una asamblea.

En lo que tiene que ver con el capital, en mi caso, el de ella y de otros fue un período más corto. Hacía dieciséis años que estaba ahí y puedo decir que le saqué rédito -por decirlo así- a lo que invertí. Mis pérdidas, por más que fuera un capital para dejarle a un hijo, venderlo cuando uno se jubile -es la idea que se tiene- era preferible correr el riesgo a no recuperar nada. En las cooperativas se recuperaba pero mediante un proceso, cada tanto tiempo, y se llegaba a recuperar un máximo del 50%. No sé si seguirá siendo así, porque al pasar a ser socio eso se puede modificar mediante una asamblea; no tengo idea.

Lo que sí puedo decir es que con nosotros se respetó el acuerdo con CUTCSA que era diferente al de la cooperativa; por eso mismo la renuncia era voluntaria.

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Ante el cierre de Raincoop se le prometió a la gente que se iba a tratar de lograr un acuerdo por el que se respetaría la categoría, antigüedad y la parte social. Obviamente sabíamos que al ingresar a CUTCSA voluntariamente implicaba hacerlo como asalariados en forma definitiva. En las cooperativas era mediante un contrato a término debiendo resolverse por asamblea si los trabajadores se quedaban trabajando o no.

Obviamente, esto de Ascot con la categoría y la antigüedad era mentira, porque en el acuerdo no está firmado. Nunca se firmó, sino que nada más esto se logró para el cierre.

Cuando ingresamos a CUTCSA no tuvimos objeción alguna. Se nos respetó la categoría de entrada y no solamente eso: llegamos a una empresa en la que nuestros propios dirigentes nos decían -lo tengo todo escrito- que nos iban a pagar $ 15.000, que a los dos meses nos iban a despedir y que nos iban a tratar mal. Nosotros podemos decir que todo eso no pasó; se nos respetó y se nos dio el trato de cualquier otro trabajador de la empresa, dueño u obrero.

Lo que podían lograr los compañeros que estaban en la cooperativa -y que también se tenía que resolver por asamblea-, era que a los cuatro años iban a tener derecho a la mitad del capital. Para ello, primero la cooperativa tenía que subsistir cuatro años más y en la situación en que estaba yo dudaba que llegara a ese tiempo y, segundo, que al ingresar a la cooperativa decían que había que donar dos jornales diarios y cierta cantidad de tiques. O sea que lo que se podía recuperar era totalmente inestable. Por eso, nosotros elegimos a CUTCSA, por la estabilidad.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- A mi juicio, los invitados dieron respuesta a la pregunta Nº 4, en cuanto al conocimiento que tuvieron en su momento de la propuesta que habría realizado la empresa Copsa y eso consta en la versión taquigráfica.

Por ello, creo que correspondería pasar a la pregunta Nº 5.

SEÑOR PRESIDENTE.- La pregunta 5) dice: "¿Creen que el cierre de Raincoop tuvo incidencia en el porcentaje del mercado que tiene CUTCSA?".

SEÑOR COLLA (Carlos).- Ingresé en Raincoop en el año 2.000 y estuve allí hasta el cierre. Actualmente, desempeño tareas en la empresa CUTCSA como asalariado.

No es la primera vez que la empresa Raincoop tuvo la posibilidad de cerrar. En el año 2005 tuvo 75% de pérdida de patrimonio, con causal de disolución. En ese momento, se sacó al consejo directivo estatutariamente, como todos saben, se recapitalizó la empresa con jornales y se sacó adelante. En el año 2010 tuvo número favorables pero la política interna de Raincoop, los actores políticos fueron quienes destruyeron la cooperativa, principalmente en esta última etapa, el sindicato, que fue el que tomó la bandera de gestionar una absorción al principio, con promesas que no se cumplieron, como categoría y antigüedad. Asimismo, se dijo que se iba a comenzar a cumplir los servicios con el personal de Raincoop en la medida en que la fueran cubriendo. Nada de eso se cumplió.

En alguna medida, la responsabilidad del cierre de Raincoop en el 95% fue responsabilidad de los socios cooperarios. No existe otra responsabilidad y está documentado. No se puede buscar o creer que alguien externo haya hecho lo que pasó con Raincoop. La incidencia en el mercado se mide por la eficiencia que tienen las empresas. Las empresas hoy están funcionando y bajan su participación en el mercado, que sabe que están funcionando, debido a la falta de coches, de roturas, de falta de personal y otra cantidad de ítem que hacen al buen funcionamiento al servicio de la población y que hoy no se cumple en algunas empresas.

La incidencia del porcentaje que mantiene CUTCSA no es de ahora, sino de hace muchísimos años. Ha tenido una evolución positiva, desde todo punto de vista, lo que se ha visto reflejado por las respuestas que dan las autoridades hacia la interna y hacia la población, en definitiva, que es la que apunta a sobrevivir con la venta de boletos. No se puede y no se debe pensar ni por un instante en que el cierre de Raincoop incide en beneficio o aumento de incidencia de mercado de una empresa. No, el que conoce de transporte y tiene diez coches, tienen un 1% del mercado; si andan los diez coches, va a tener siempre el 1%, así cierren el resto de las empresas, porque tiene diez coches. El buen cumplimiento del servicio es el que determina la participación en el mercado de cada empresa.

SEÑOR GARBARINO (Diego).- Es histórico el problema con CUTCSA, porque siempre se la responsabilizaba cuando bajaba la venta. Hubo un montón de asambleas en las que siempre se hablaba de que si cerrábamos, CUTCSA nos podía cubrir al otro día porque las líneas competían y cubrían nuestro recorrido; siempre se tuvo la idea de que CUTCSA nos podía cubrir, lo que no era cierto, porque ni bien cerramos se vio que

no era así. De todos modos, aun con nosotros afuera la incidencia que tenía siguió siendo la misma porque la gente es la misma. Como ustedes saben, la venta de boletos ha caído, pero la diferencia está en el cumplimiento del servicio, en que la gente sea habitué del mismo recorrido. Nosotros lo pudimos ver cuándo dejábamos de circular. Por ahí pasa el porcentaje mayor que se pueda tener del mercado. Se puede tener más o menos líneas, pero hay que atenderlas. Ahora que estamos en esta empresa, tenemos la misma idea que teníamos allá: de que se manejaban de otra manera.

Sin embargo, acá se cumplen esos locales que son para escolares o liceales y otro montón de cosas que nosotros no cumplíamos. Si a nosotros se nos rompía un coche, sacábamos de otro lado y dejábamos la línea M1 sin cubrir. Esa gente no va a tomarlo luego. Creo que por ahí pasa lo del porcentaje, de la responsabilidad con que se cubre. El mismo problema pasa con COME.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Buenas tardes y bienvenidos a la comisión.

Quisiera hacer alguna pregunta puntual entorno a la situación de la Administración de Carbajal. ¿Alguno de ustedes ocupó algún lugar en esa gestión?

SEÑOR COLLA (Carlos).- Yo desempeñaba tareas en el área de talleres, cuando Carbajal apareció en Raincoop. Tuve conversaciones con ella así como otros compañeros y tomamos conocimiento de a qué se dedicaba. Ella vino a Raincoop, porque gestionaba una cooperativa de reciclado de cubiertas y, en ese momento, hubo una disposición del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente de que todas las empresas en el país deberían pasar por un procedimiento de reciclaje y no tirar, como se acostumbraba, las cubiertas. Con la habilitación correspondiente, como éramos cooperativa, se le otorgó a esa cooperativa ese procedimiento que tenía un costo. Ella estaba administrando y ayudando a esa cooperativa con ese trabajo donde, además, trabajaba un ingeniero, un contador y un abogado. Ese fue el equipo que ella presentó en ese momento. Ese fue el motivo por el que apareció en Raincoop.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Entonces, ninguno de ustedes participó de la gestión.

SEÑOR COLLA (Carlos).- Por suerte, no.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿Qué opinión tienen de esa gestión?

SEÑOR COLLA (Carlos).- Yo le voy a explicar lo que realmente sucedió.

La gestión e intención de la señora Carbajal, en principio, fue buena. Fue presentado, armado y dispuesto a la masa social de una forma correcta. El problema fue a la hora de ponerlo en funcionamiento.

En ese momento había un espíritu coordinado, dirigido por el sindicato, de perseguir la vieja aspiración gremial de unir las tres cooperativas. Tanto los consejos directivos, como gerenciadores o quien quisiera administrar o intentar cambiar de alguna forma, la empresa se encontraba con el impedimento del sindicato, de frente, y consta en actas y en documentación la oposición a cualquier cambio dentro de la empresa. Tan es así que en la ley de cooperativas, en su artículo 11, se establece el mecanismo para transformar, reformar, fusionar o absorber, siempre y cuando sea para mantener la unidad productiva y los puestos de trabajo. Nos pudimos haber acogido a la ley de cooperativas. Se presentó en la asamblea, se puso a votación de los socios y quienes integraban el sindicato -que son socios y dueños a la vez, son sindicalistas; entonces, cuando convenía eran sindicalistas y cuando convenía eran socios cooperarios dueños- actuaban no solo en contra de Lourdes Carbajal sino de cualquier gestión o iniciativa que pudiera activar mecanismos legales para salvar la empresa.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿La fecha exacta del cierre y del reparto de las líneas cuál fue?

SEÑORA PEÑA (Sonia).- La fecha de la asamblea de cierre fue el 13 de junio. Inmediatamente al otro día, al dejar de funcionar, la intendencia se hacía cargo -era la permisaria- de las líneas. Eso llevó un proceso. Obviamente que se tenía que cerrar el acuerdo. Primero fue la quita de las máquinas para poder llevar a las empresas para luego repartir las líneas. 16 de junio.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Entonces, ustedes participaron de esa recolección de firmas que tenemos acá en esta nota; fueron ustedes los que movilizaron…

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Los de esa nota es una noche cuando vimos que realmente el tema Carbajal como que no estaba dando resultado y estaba el rumor siempre de que quizás CUTCSA podía administrarnos para no perder la identidad y no perder el capital; fue así que nos juntamos y lo que dijimos fue: "Tenemos el derecho como propietarios de que elijamos nuestro futuro". Nosotros no queríamos cerrar. Entonces, nos juntamos en la casona de 8 de Octubre, llamé a una cantidad de compañeros que me siguieron, que dijimos: "Vamos a ver qué es lo que hay". Y al otro día me presento en la intendencia junto con una cantidad de compañeros -inclusive, él fue el que me acompañó a todos los lados que pudimos ir- y pedimos al intendente que por favor nos participara de cualquier negociación que pudiera haber, que estábamos dispuestos a escuchar. No queríamos ser repartidos por las cooperativas; por lo menos nosotros, los que ahí firmamos, y que luego volvimos a firmar el día del cierre.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- En la nota queda claro que la empresa CUTCSA tenía interés…

SEÑORA PEÑA (Sonia).- … de gestionarnos como administrador.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- La nota, dice: "Sabemos de una propuesta de parte de CUTCSA en la cual queremos participar", cuando públicamente se ha dicho que la empresa CUTCSA aparece luego del retiro de COME, pero ya había…

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Sí, pero son cosas diferentes.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quiero dejar constancia en la versión taquigráfica de lo que dice la nota, que se adjunte, y que ya un mes antes había por lo menos interés de CUTCSA de participar en todo esto que tiene que ver con Raincoop. Es lo que dice la nota, y que quede constancia de ello.

Yo iba a preguntar lo siguiente. ¿Todos ustedes ingresaron con las mismas categorías y ocupan hoy la misma posición de lugar de trabajo y de cargo que ocupaban en Raincoop?

SEÑORA PEÑA (Sonia).- No, en mi caso no. Yo trabajo en el Departamento de Recursos Humanos de CUTCSA como representante de los compañeros en la transición de lo que fue el ingreso de Raincoop a CUTCSA.

Con respecto a la nota que está circulando, así como teníamos el rumor de que CUTCSA tenía una propuesta sobre la administración, que son cosas diferentes que tener nuestras líneas -no estamos hablando de lo mismo-, también teníamos la propuesta de Copsa, que tampoco nos había llegado en forma oficial, pero sabíamos que económicamente Copsa estaba pasando por un tema de que obviamente al tener un embargo no le iban a poder adjudicar las líneas nuestras porque tenía un problema económico… Nosotros, lo único que le propusimos al intendente fue de participar en cualquier propuesta de cualquier empresa. Y la empresa que sabemos que es la número

uno, la que podía darnos un respaldo era CUTCSA; no hay otra. Ya estábamos hablando de COETC, UCOT y de Comesa, que no quería participar. Copsa no podía participar por un tema económico. Quiere decir que la única que nosotros queríamos que si tenía una propuesta económica para no dejar de ser Raincoop era CUTCSA, teníamos el derecho a saberlo.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿Esa es la razón por la cual no se toma en cuenta Copsa, por la situación económica?

SEÑORA PEÑA (Sonia).- No, nunca llegó la propuesta. Fue un papel que circuló en una hoja A4 que, inclusive, salió en *Facebook*. El compañero sabe más de ese tema porque él vio esa nota. Pero la mesa política de Raincoop nunca la llevó a la asamblea; nunca fue el tema del día de la asamblea. No se permitió en la asamblea que nos llegara a nosotros.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿Cómo se selecciona el grupo o cómo surge la cantidad de exsocios de Raincoop que pasan a CUTCSA? ¿Hay una selección? ¿Cuál fue el proceso exactamente? Unido a esto, ¿cómo ha sido la incorporación posterior, todo el proceso hasta la fecha?

SEÑOR GARBARINO (Diego).- La incorporación era voluntaria por lo que decía hoy, el hecho de que se perdía la participación social. Lo que había que hacer era organizar. Al ser voluntario, en realidad, el consejo directivo se votó pero no se organizó nada. Lo organizamos nosotros, que hicimos una especie de padrón y el que quería ir para CUTCSA fue y firmó. Eso se entregó al consejo directivo; ellos lo deben haber hecho llegar a CUTCSA. Creo que CUTCSA llamó al otro día -si no me equivoco- de que cerramos. Llamó una primera tanda, que era los que tenía para cubrir los coches que ya había. A los que llamó se les hizo pasar durante quince días los exámenes médicos, cursos de capacitación, trato con personal, las pruebas de conducción. Luego, se firmó un contrato con la categoría que cada uno tenía. El caso del conductor era lo que se valoraba por el hecho de que no es fácil llegar a la categoría porque se tiene que tener determinado tiempo. A veces, se tiene que trabajar una cantidad de días de corrido; supongamos que sean tres meses. Si antes de eso se corta y trabajaste con guarda, se arranca de nuevo. En ninguna empresa es fácil llegar a la categoría. Perdimos lo de la antigüedad, pero eso es obvio porque es una empresa nueva.

Después, se fue llamando en tandas a medida que se iban. Se empezó a trabajar con los coches reciclados, que eran los coches que se habían cambiado y que CUTCSA había tenido… Se iban a reforzar las horas pico y ya tenían alguno pronto. Entonces, se empezó a trabajar con eso y a cubrir los… En principio, fuimos sesenta y después se fue completando.

Esa lista se completó porque eran 127 y fueron los que firmamos, los socios firmantes, y se completó con empleados que eran de taller, empleados de la cooperativa.

SEÑORA PEÑA (Sonia).- El día de la última asamblea se nos da un plazo de 24 horas para juntarnos en el terreno y todo aquel que quisiera ir a trabajar a CUTCSA en forma de asalariado tenía que firmar un padrón. En esas firmas fueron alrededor de ciento diez personas, pero hete aquí que Ascot, también en la última asamblea, lo que propone es hacer una lista de prelación para luego ir al sorteo de las empresas, que nos fuéramos como voluntarios. Esa lista de prelación está compuesta por trece categorías. Esa lista de prelación la diseñaron el señor Vidal, que es representante de Ascot; el señor Pascale, que es el secretario de Raincoop; es decir, fue en la misma interna política de Raincoop

Entonces, todos aquellos que para ellos tuvieron una conducta que no era la apropiada fueron quedando en los lugares de más abajo. Es decir que quedó a criterio de la voluntad de cada una de las personas. Hubo personas, como el caso de mi esposo, que tres meses antes tuvo que volver a trabajar en el taxi porque entre los dos no podíamos seguir manteniendo las líneas por más que quisiéramos: "Sonia, me voy a trabajar al taxi porque, si no, no comemos". Entonces, él fue uno de los lugares más bajos de la lista.

Una de las personas que vino acá, la señora Ramos -yo con mucho enojo lo leí-, habló con todo desparpajo de que fue a la lista porque estaba embarazada y tuvo faltas, y por eso la pusieron en la bolsa de trabajo. Esa señora tiene un sumario del 4 de setiembre del año 2014 por un faltante de dinero de más de $ 300.000, cuando vendía abonos en el interior, en Salinas o en Solymar. Entonces, la contadora va a hacerle un arqueo y se encuentra con todo esto, le van a hacer un sumario y a partir de que ella se entera de que le van a hacer un sumario, se va a Disse, y desde ahí no pudo ser echada. Es decir que ella no fue a la bolsa de trabajo por faltas porque estaba embarazada; eso es una gran mentira.

Me voy por las ramas porque voy encontrando cantidad de cosas y me enoja.

Ahora, cuando de esos ciento diez compañeros que firmaron para ir en forma voluntaria a CUTCSA, solamente les permitieron ir a ochenta y nueve, el resto ¿saben quién los completó? Los que eran nuestros asalariados que estaban en el taller. Se les dio prioridad a esas personas que nos boicotearon, que pararon el taller, que rompieron los coches, para ir a la empresa número uno, la que es el enemigo de Ascot. Entre ellos, está el hijo del señor Lombardi, que es trabajador de CUTCSA.

Es decir, hay muchas cosas por aclarar.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿Ustedes, como cooperativistas, creen que el proceso de liquidación cumplió totalmente con lo que establece la ley de cooperativismo?

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Con respecto a la ley de cooperativismo, lo voy a dejar al compañero; pero nosotros todavía no tenemos el proceso de liquidación de cierre, estamos esperando que el síndico le dé los números al juez para, ahí, ver cuál fue el activo que se pueda repartir con respecto a lo que queda de nosotros: de hecho, lo damos todo por perdido. ¡Ojalá que lo que venga sirva para tapar los agujeros que nos dejó!

SEÑOR COLLA (Carlos).- El procedimiento del cierre de Raincoop, a mi entender y leyendo la Ley de Cooperativas, no estuvo acorde, en el sentido de no respetar jurídicamente el procedimiento que establece el cierre de la empresa. De todas maneras, como cooperativistas, estamos esperando el resultado del informe del síndico, que va a determinar cuáles fueron las causas, si tenía causal de cierre, si no, y cuáles fueron exactamente los motivos y qué fue lo que falló.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿A habido todo un proceso de incorporación de la gente que estaba en Raincoop en CUTCSA y esa es la función de la señora Peña hoy?

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Al principio, fui un poco la abanderada de los compañeros, porque fui la que me moví, por una cuestión de que pudo haber sido cualquiera. A veces me arrepiento y digo: "¿Por qué no me metí en esto tres años antes? Quizás hubiese buscado una solución que nos hubiese llevado al cierre". Mis compañeros fueron los que me eligieron como para ser representante y ayudarlos en el ingreso. También tuve la propuesta de parte de la empresa. Pero, en realidad, respecto a mi función hoy en día, estoy en un departamento jurídico y aprendiendo mucho. Cuando mis

compañeros tienen un inconveniente y tienen que saber cuál es la interna de la política, yo la pregunto, se la traslado, los acompaño; si hay un choque, lo que necesiten, estoy para eso, hoy en día; siempre fue así. Pero en realidad soy una simple trabajadora de CUTCSA y, aparte de eso, estoy aprendiendo. No tengo una función y tampoco tengo una jerarquía: soy administrativa.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿Todos los que ingresaron perdieron su parte social -porque esa fue la decisión que tomaron- y son todos empleados de la empresa? ¿Ninguno de ustedes tiene parte en la empresa?

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Sí. Hay una cantidad de compañeros, entre los que me incluyo. Ya hace más o menos tres meses tuve la posibilidad de comprar una parte como aportadora de capital, así se le llama. Es decir, lo ideal hubiese sido que mi esposo pudiera comprar; él, por ser trabajador, puede hacer muchísimas horas más y tiene otro salario, pero con lo que valen las acciones sociales no puede. Tengo cinco compañeros más que compraron que trabajan en la parte de plataforma. Tengo un hijo que hace tres años que está en España, que me mandó dinero; otra parte la tenía de mi esposo; invertí US$ 20.000, y tengo que pagar durante tres años más un capital de US$ 33.000, que es a lo que accedo.

Quiere decir que en este momento soy accionista de CUTCSA. Mis compañeros son asalariados

En este momento, no soy asalariada, soy propietaria como aportadora de capital.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿La compra de esa parte de la empresa CUTCSA en qué momento fue?

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Fue hace unos meses, a principios de este año. Y estoy pagando.

SEÑOR GROBA (Óscar).- Esta es una Comisión Investigadora -ustedes ya lo saben, pero quiero que conste en la versión taquigráfica- sobre el Financiamiento de las Campañas Electorales, desde el año 1999 hasta el año 2015. Acá lo que se está tratando de ver es si fue favorecida CUTCSA con la absorción de las líneas de Raincoop. Eso es lo que hizo que hayan pasado una cantidad de compañeras y compañeros de Raincoop dando las diversas versiones. Este tema se lo trato de aclarar a todos para que nadie se sienta incómodo y que sepan que para nosotros los insumos por este tema son importantes, pero esa es la verdadera causa.

Entonces, en la comparecencia anterior -ustedes leyeron la versión taquigráfica- pregunté si eran trabajadores y trabajadoras vinculadas a la dirección de Raincoop desde todo punto de vista, sindical o de la cooperativa. Me contestaron que no, que eran funcionarios. ¿Por qué? Porque yo hice una pegunta, pero no tuve respuesta. Hay una denuncia de un ciudadano común que tomaba las líneas de Raincoop -el 2, fundamentalmente, hizo algún comentario sobre eso-, y nosotros veíamos en el barrio donde vivimos que había una decadencia importante de la empresa desde todo punto de vista, desde hacía muchos años, no de los últimos años. Además, quienes hemos estado en estos temas sociales toda la vida tenemos compañeros y amigos de las distintas cooperativas, y también preguntábamos sobre eso. Entonces, la intención de la pregunta fue saber si había habido alguna autocrítica de los trabajadores organizados o de la cooperativa respecto a la administración de la cooperativa o había sido un hecho político por el cual se había absorbido para favorecer a una empresa. Fue más o menos así lo que pregunté, no tengo acá la versión taquigráfica. Esa respuesta no la obtuve. Más bien, según la comparecencia, fue todo por razones externas, no por malas decisiones de la dirección de la cooperativa; y en las distintas administraciones, fue cayendo. Esa es la

pregunta que quiero hacer, porque no obtuve respuesta de la anterior comparecencia. A mí me queda la sensación -seguramente, también a muchos ciudadanos- de que hubo una responsabilidad importante en las decisiones tomadas durante años respecto a la caída de la cooperativa. Lo que veíamos los ciudadanos era el deterioro paulatino de la empresa

En la anterior comparecencia preguntamos si la demora en decir que no dábamos más -me incluyo dentro del planteo- y que, por lo tanto, era necesario bajar la cortina, porque si no, íbamos a tener más dificultades -ellos asentían con la cabeza, pero creo que no está registrado en la versión taquigráfica-, si esa mala decisión -no soy cooperativista; solo soy usuario- había influido en la posibilidad de algo que no estaba previsto, que era la absorción necesaria de CUTCSA, que no estaba planificada. Me refiero a esa decisión errónea de seguir para adelante.

Al final, CUTCSA tuvo que absorber definitivamente una cantidad de trabajadores que de otra manera no se sabía cuál iba ser el destino. Pero la absorción de los trabajadores no estaba en el origen, apareció en función de que la situación se fue dilatando y dilatando. Ustedes saben bien que las direcciones de las distintas cooperativas también tenían dificultades para absorber al personal y hacerse cargo de la reconstrucción de las líneas de ómnibus que, como aquí se dice, no se mantenían bien.

Había una inquietud de las cooperativas respecto a algo totalmente solidario, que debe pasar entre las cooperativas, respecto a la absorción de los trabajadores y las trabajadoras en las mismas líneas. En función de la demora de esa decisión, en definitiva, CUTCSA termina resolviendo un problema que no se pudo resolver otra cooperativa por renunciar a absorberlos, precisamente, para no correr estos riegos.

Esa es una consideración mía. Quisiera saber si ese análisis que yo hago está mal. También, quisiera saber si CUTCSA fue favorecida o hubo todo un proceso en el cual esta empresa terminó ofreciendo una solución que, de repente, no estaba prevista al inicio; es decir, que no hubo un tema político de favorecer a CUTCSA para absorber a esos trabajadores de esas líneas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para no tener que leer nuevamente toda la versión taquigráfica, quisiera saber si cuando la señora Peña hablaba de la propuesta que había hecho CUTCSA de un posible gerenciamiento, que ellos insistían en que era una buena solución, si no me equivoco -pero quiero que me lo confirme ella-, se le dijo que no iba a ser aceptado porque no podía dársele a CUTCSA más participación, por todo lo que ya sabemos y no vamos a repetirlo. Simplemente, cuando le conteste al señor diputado Óscar Groba, le pido que me incluya, porque creo que ha habido una mala interpretación, en particular, por el miembro denunciante, sobre este tema.

SEÑOR GROBA (Óscar).- Las preguntas que hizo el señor diputado Guillermo Facello fueron bien hechas. Como ustedes saben, esto ha tenido un largo tratamiento, han venido el intendente, el director de Transporte, Máximo Ollaurre, el ministro de Transporte y Obras Públicas. Todo tiene un recorrido, es imposible trasladarles a ustedes esta catarata de cuestiones.

El señor diputado Guillermo Facello resume bien en sus preguntas mi inquietud respecto a esto.

Decía el intendente Martínez durante su comparecencia en esta Comisión: "O sea, la caída de Raincoop fue un problema no de la decisión propia de la Intendencia, sino de la propia cooperativa, por ser inviable el funcionamiento, cosa que en realidad hacía mucho tiempo venía estando". Fue una consideración que él hizo. También habla del subsidio. "Consideramos que había un número razonable y más de eso no podía ser". Se

refiere a los subsidios reiterados a Raincoop. "Dijimos públicamente que no podía pasar cierto porcentaje del presupuesto global de la Intendencia". Se refiere al subsidio.

Más adelante, dice: "Dijimos públicamente que no podía pasar cierto porcentaje del presupuesto global de la Intendencia. Y como el aumentar el subsidio no era el camino posible, vuelvo a decir, estuvimos varios meses apostando a que el esfuerzo, más que digno, de los cooperativistas de mantener el sistema lograra tener éxito, pero lamentablemente no fue así. Pero no fue una orden nuestra" -de la Intendencia- ", sino los hechos económicos que así lo dispusieron".

También hay un planteo que supuestamente había de viabilidad para Raincoop, que también se manejó aquí, y él dice que nunca vio un informe; la Intendencia como tal. " …yo nunca vi ningún informe que asegurara la viabilidad de Raincoop por el lado…ojalá hubiera habido. Cuando estuvo esta tercera persona" -no sé si se refiere a la persona…- "que contrataron, ni siquiera fue la asamblea, fue la directiva…" que manejó un poco este tema. La Intendencia nunca recibió un planteo de viabilidad. Habrá quedado, de repente, el planteo dentro de la directiva. Ni siquiera en la asamblea: dentro de la directiva.

Quisiera saber si ustedes más o menos coinciden en esto o entienden que la Intendencia recibió un planteo y lo desechó.

Por último, nunca la intendencia tuvo una oferta formal de Copsa. Aquí se manejó en distintas instancias por qué habiendo una propuesta de Copsa no intervino. En la respuesta que da el intendente se dice que nunca hubo una oferta formal de Copsa de que le interesaba tener líneas de Raincoop; por lo menos, a la Intendencia no le llegó; de repente, se manejó en otro lado. Pero, nunca hubo un planteo formal.

Hago estas preguntas a los efectos de seguir este tratamiento que estamos haciendo y aclarar algunas cosas. Si hay alguna cosa que no entendieron porque fui muy entreverado, se la repito. Hay gente que no me entiende, pero es totalmente natural y está dentro de las posibilidades. Yo a veces no entiendo algunas cosas.

SEÑOR GARBARINO (Diego).- Esto que dice acá de CUTCSA capaz que se entrevera en el tiempo.

Cuando se dice que había una propuesta, eso era algo que algunos compañeros habían hablado con inspectores y cooperarios, pero no con directivos de CUTCSA. Esa conversación que hubo fue para buscar una solución al problema que ya se veía complicado. No había una propuesta; se había conversado. Lo que se firmaba acá, que si realmente CUTCSA podía armar una propuesta, que la Intendencia nos hiciera saber que no quedara entre Ascot y la directiva de la cooperativa. Eso era lo que nosotros…

Se armó una propuesta. No sabíamos qué propuesta ni nada. Lo que sí sabíamos era que había compañeros que estaban intentando conversar para… Que fue el momento cuando surgió lo de Carbajal, y ahí quedó en la nada.

Ya lo dijo él, desde 2005, en que tuvimos el primer problema, la cooperativa siempre venía tropezando, levantándose, y creo que siempre haciendo un poquito de hincapié en lo que podían ser los subsidios, el nuevo intendente o intendenta. Inclusive, tuvimos un cooperario en la Dirección de Transporte, que fue el señor Urse. Entonces, siempre estábamos haciendo hincapié en que alguien nos salvara. Alguien siempre nos iba a salvar. Y eso desde que estaba Batlle. Me acuerdo que en las directivas se decía que iba a ganar Vázquez y nos iba a salvar. En aquel tiempo, me acuerdo que venía complicado.

Por lo tanto, me parece que nadie nos ayudó a caer más que Ascot con lo de la comisión de fusión. Eso fue lo que terminó de derrapar, cuando propusieron una comisión

para intentar una fusión. Se entiende por fusión a fusionar dos cooperativas. Podíamos compartir taller y compartir terreno con algunas de las otras cooperativas hermanas -como se le llamaba-, y esa es la idea que propuso esa comisión. Esa comisión se reunió y cuando trajeron la propuesta era de disolver la cooperativa y repartirnos; no era una fusión. Pero cuando se propuso eso, cuando se tiene esa conversación, se entregan los números, se entregan…

Supongo que habrán visto cómo estaban las otras cooperativas y se terminó por proponer una disolución y un reparto. De ahí fue que empezaron a surgir todas las tratativas de tratar de salir de otra manera y se terminó en la que se dio desde un principio. La idea era fusionarse con COETC, me parece, y terminó siendo un reparto. Ustedes ya saben; habrán visto las propuestas.

Y lo que decía el diputado del intendente, cuando se cerró el crédito, cuando se nos cortó el crédito en diciembre, se hizo una movilización y fuimos hasta la Intendencia. El sindicato no sabía que Adeom estaba dentro de la oficina del intendente. Se hizo toda una movilización; se cortó toda 18 de Julio; fue un desastre, y fuimos todos para la oficina de intendente. El intendente no estaba ahí, porque Adeom le había ocupado la oficina, porque tenía otros problemas. Entonces, fuimos por Santiago de Chile, que es otra de las entradas. Dio la casualidad que entramos y cuando vieron que veníamos unos cuantos, cerraron el edificio y quedamos adentro tres compañeros. Fuimos para arriba y, sin querer, fuimos a dar con Martínez, y como lo estaban esperando las cámaras, pudimos entrar a hablar con él. O sea que fue una reunión de tres.

En ese momento, me acuerdo de que entre las cosas que le dijimos, él primero dijo que no sabía quién nos había cortado el crédito, que eso era una cosa que no podía ser y que fuéramos al Ministerio de Economía y Finanzas. También dijo que no quería que CUTCSA se quedara con las líneas de Raincoop, que no tenía interés en que CUTCSA siguiera creciendo y se quedara… Pero, en ese momento, se hablaba más de quedarse con todo, porque era… Por eso digo que no había una intención del intendente de darle a CUTCSA las líneas y no había intención nuestra tampoco. Creo que la intención era de Ascot de lograr una fusión que cuando fueron a negociarla terminó en otra cosa. Perdieron en la negociación, porque terminó en una disolución que terminó en esto.

Eso es hasta donde llega mi conocimiento.

SEÑOR COLLA (Carlos).- Yo tomé apuntes de lo que manifestó el diputado Groba.

Autocrítica interna. Durante el período que Raincoop empezó a funcionar en forma incorrecta, se intentó de varias formas buscar mecanismos que permitieran -como en el 2005 o en los períodos anteriores en que estuvo a punto de cerrar- modificar el funcionamiento y salir adelante, pero en esta oportunidad, lo podíamos haber logrado. Hubo factores internos que, ayudados por los externos… Porque nunca entendimos qué hacía Miguel Marrero en nuestro terreno pidiendo que le entregáramos las máquinas, por ejemplo. Miguel Marrero es de COETC. Raincoop estaba funcionando todavía. ¿Se entiende?

En ese momento en el que nosotros tomamos medidas, que cobrábamos $ 500 por día para venir a trabajar, porque el resto era para gasoil y volver a salir -ese esfuerzo estábamos haciendo-, Marcos Lombardi, Marcelo Vidal, Ascot- Raincoop vieron que, como cuando le pegan un tiro a alguien y no muere, entonces, le quieren pegar otro y otro, y no muere; eso estaba pasando con Raincoop en ese momento, y Ascot determina hacer un paro por un atraso salarial de los obreros. Por un atraso de unos días, resuelven parar dos horas el taller por turno y las juntaron con la media hora de descanso, por lo que eran dos horas y media en cada turno, o sea que en los tres turnos pararon el taller

durante un turno completo, en plena crisis, determinado por Ascot- Raincoop, de la mano de Miguel Marrero Ascot- COETC.

Hubo un espíritu coordinado -que quede en la versión taquigráfica: Carlos Colla es mi nombre- interno para cerrar la cooperativa y velar por los intereses, no de CUTCSA. CUTCSA -consta en actas de asamblea de Raincoop- es odiada, desprestigiada, atacada. Terrorismo usaron con los compañeros. Decían: "Vas a CUTCSA y al otro día de echan, ja, ja". Está en las actas de asambleas de Raincoop. En la Auditoría Interna de la Nación constan todas las actas de la cooperativa.

La autocrítica existió. Los intentos existieron por parte de los trabajadores buenos, que muchos hubo en Raincoop, que hay y están trabajando, desempeñando tareas en CUTCSA. Los mejores, los más sanos como trabajadores no quieren saber más nada con la cooperativa, y yo soy uno. Casi diecisiete años como cooperativista, totalmente decepcionado. Y si nos vamos hacia atrás en el tiempo, ¿cuántas cooperativas cerraron hasta hoy? Eran ocho -Cotsur, CODE, CUTU, y otras- y quedan dos ¿y están analizando o buscando que, precisamente, esta se cerró para beneficiar a CUTCSA? El mayor daño que se le hizo a la sociedad y a los trabajadores fue la política que utilizaron, y el sindicato a la cabeza. Todos esos actores… Fue mucho más dañino lo que le hicieron a los trabajadores, que tenían que trabajar por $ 500 por día para lograr el desgaste y que votaran el cierre, porque cuando se votó el cierre la gente ya no tenía para comer. Hay pedidos de auxilio de algunos compañeros nuestros que les estaban dando puré de papas a los hijos hacía tres días. En esa situación nos pidieron que cerráramos Raincoop. Pero llegamos a esa situación porque nos trancaban, porque paraban el taller, porque incentivaban a la gente a no venir a trabajar con el fin de cerrar.

Eso, desde el punto de vista humano, es mucho más grave que pensar que acá se cerraba Raincoop para beneficiar a CUTCSA. Eso es lo que deberían ver en estos actores políticos que hoy salen a la prensa, como Miguel Marrero, Marcos Lombardi, Marcelo Vidal, Luis Figarola. Son señores que actuaron y trabajaron directamente para cerrar Raincoop. Y no lo hicieron para beneficio de CUTCSA.

Tengo mucha experiencia, porque fui fiscal de la cooperativa y dos veces director -en los períodos 2008- 2010 y 2010- 2012- ; en 2005 fui el fiscal que presentó una denuncia ante la Auditoría Interna de la Nación y pedí la intervención. Eso me costó un sumario por parte del Consejo Directivo de ese momento y me querían expulsar. Un fiscal solo no podía hacer denuncias y, por tanto, me querían aplicar el artículo para expulsarme.

No solo se recuperó la cooperativa expulsando el Consejo Directivo de esa época. Da la casualidad que en ese período, era Urse el vicepresidente de la cooperativa Raincoop, pero se va a la Dirección de Tránsito y Transporte y queda su suplente. Dos meses antes de una asamblea en que se denunciaran todas las irregularidades y el patrimonio que había perdido la cooperativa, el señor Gerardo Urse era vicepresidente de Raincoop y Carlos Colla, fiscal. Eso pasó en el año 2005.

Hoy insistieron de nuevo en cerrar Raincoop, pero no para beneficiar a CUTCSA. Los dirigentes sindicales -y consta en actas- dijeron en la última asamblea: "Voten el cierre de Raincoop" -que me corrijan los compañeros si no es así- "Van a entrar todos ustedes y últimos vamos a ser nosotros, los dirigentes, para asegurarles que vamos a pelear por lo que les prometimos". La gente levantó las dos manos porque trabajaba por $ 500. ¡Eso hay que investigar!

¿Saben una cosa? Todos los dirigentes de Ascot están en COETC; muy pocos fueron a UCOT. Quiero dejar la constancia en la versión taquigráfica que en COETC hay

una camada de malos compañeros trabajadores que no deberían pertenecer al sistema cooperativo porque lo destruyeron y a muchos de nosotros nos obligaron a irnos y tomar otras opciones.

El intendente tenía prohibido hablar de CUTCSA en la puerta de su despacho. No solo nos amenazaban a nosotros, sino que hacían movilizaciones en contra del intendente que le fueran a dar una línea de CUTCSA.

Esto fue tan mal armado por quienes pidieron llevar la batuta adelante -los propios socios, accionistas y dirigentes sindicales- que espantaron a COME. COME es una empresa premiada en Latinoamérica por su eficiencia -tiene como cinco premios a la eficiencia- y la asustaron.

Voy a poner un ejemplo. CUTCSA apuesta a la eficiencia: a la conversión de los trabajadores, a dar cursos de capacitación, a mejorar el servicio con la gente, a cumplir con el servicio, y tiene un coche que consume 100 litros de gasoil por día, cumpliendo los dos turnos. COETC compra Volvo y gasta 160 litros de gasoil para hacer dos turnos. La paramétrica del boleto no alcanza, los subsidios son bajos… Métanse en la interna de las cooperativas, analicen los costos que están manejando y díganles que no compren Volvo. ¡Eso nos mató! ¡Nos mató como trabajadores! Si ustedes multiplican esas malas gestiones por día, por mes y por año -gastando cada uno 40 litros de gasoil de más por día-, verán que es lo que está destruyendo a todas las cooperativas de transporte. No hay una cooperativa de transporte que funcione correctamente, que sea viable, que se sostenga sin que tenga problemas. UCOT funciona, gracias a Dios, pero está abandonando jornales.

Entonces, creo que en este asunto de las empresas y de los cierres hay cuestiones muchísimo más graves desde el punto de vista humano, laboral y social. Pensaron que acá se cerró una cooperativa para beneficiar a CUTCSA. Si miramos los puntos que estoy denunciando, los responsables -constan sus nombres y apellidos- son los que deberían estar acá dando explicaciones del daño que le hicieron a los trabajadores, a la sociedad, a la clase política y a todo el mundo, y lo van a seguir haciendo porque todavía están.

Respecto al informe de viabilidad, lo único que se planteó en su momento, y que aclaré, fue lo que la ley nos permitía: la transformación de la cooperativa. Eso fue tremendo desde el punto de vista político en la interna de Raincoop y no fue aceptado de ninguna manera. Como hizo Copsa, que pidió a sus trabajadores que se transformaran en la interna para poder sostenerse, y lo hicieron. Raincoop, no.

Entonces, el informe de viabilidad no se llevó ni al Consejo Directivo, ni a la Intendencia porque había una oposición tremenda dentro de Raincoop.

La propuesta de Copsa llegó firmada por el gerente general, se le entregó al presidente de mesa en la asamblea y el presidente de mesa no la puso en consideración. Levantaron la asamblea sin tratar el tema. Yo tuvo en mis manos esa propuesta. Quienes dirigieron esa asamblea en ese momento hicieron daño, engañaron, mintieron, y esa es la realidad. En definitiva, nunca supimos si iba a ser viable.

Son algunas cosas que a ustedes hoy los tiene acá pensando cuáles fueron los reales problemas y quiénes son los que están atrás de esto. Los primeros responsables -reitero- fueron los de la masa social, porque mecanismos legales y jurídicos existen para mantener la unidad productiva y todos los puestos de trabajo, pero por un tema ideológico no lo llevaron adelante. ¿Corporación? ¿Sociedad anónima? "¡Andate, traidor!"; te gritaban eso.

Hoy, estamos aplicando un montón de recursos y tiempo. Yo estoy orgulloso y agradezco la oportunidad para poder aportarles esta información porque lo viví, lo luché y lo intentamos con los compañeros; todo esto y mucho más: llantos en nuestras familias, problemas, pérdida de patrimonio, pérdida de todo un poco nos llevó a tomar la decisión de juntar firmas y pedirle a CUTCSA que interviniera. Y fue lo mejor desde el punto de vista humano y laboral.

Sobre el crédito del BROU -termino con esto para que les quede claro-, en 2010, cuando logramos sacar aquel Consejo Directivo y dio positiva la empresa, el Banco confió en Raincoop -como siempre lo hizo- y renovamos sesenta unidades, sesenta Mercedes Benz; nos sacamos los Volvo de encima. Esa fue una pelea interna.

Cambiamos de Petrobrás -después de dieciocho años de trabajar con ellos- a Ancap. Yo era secretario en ese momento y le pedí a Ancap que, por favor, la bonificación por contrato de exclusividad no diera dinero. Petrobrás empezó ofertando US$ 240.000 por un contrato a ocho años de exclusividad con Raincoop. Yo fui a Ducsa, fui a Ancap, me moví como secretario de la empresa y le pedí que participara, pero que no presentara dinero. Ancap presentó 680.000 litros de gasoil. Yo pensé para mí -es mi opinión- : "Si se van a llevar algo, que se lleven el gasoil". Y así fue.

En ese momento había una variable entre el precio del gasoil y el dólar. Raincoop recibió -multipliquen el gasoil a dólares- US$ 1.000.000 en beneficio por el contrato. ¿Saben lo que hicieron con esa bonificación? La malgastaron. En ese momento, Raincoop tenía un contrato de combustible nuevo, tenía unidades nuevas; era el momento de tomar medidas. Pero los Mercedes no funcionaban, uno se prendió fuego en avenida Italia; era nuevo -no tenía un año- : hubo boicot. Se prendió fuego un ómnibus nuevo, cero kilómetro. Cortaban los cables de los coches, no los reparaban. Todas esas cosas pasaron con coches nuevos de Raincoop. Lo vivimos, lo sufrimos; la gente nos reclamaba el mal servicio porque quedábamos tirados en la calle.

Por eso reitero que pensar que Raincoop fue cerrada para beneficiar a otra empresa… Les aseguro como trabajador común -no pertenezco a ningún partido político, no milito, no soy afiliado al Partido Comunista, como compañeros que he tenido durante todo el sistema cooperativo, al que viví afiliado, que fueron los que me hundieron como trabajador- que cuentan con mi honestidad y mi buena fe, y les decimos lo que realmente vivimos y pasamos.

Les trasmitimos la realidad, pero para que ustedes la puedan vivir, tendrían que haber estado presentes. Pero hoy, desde mi alma y mi corazón, como ciudadano de este país, doy mi palabra y les prometo que les estoy diciendo la verdad de lo que pasó.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Voy a hacer una pregunta que quizás ya se contestó y que no escuché por haber llegado- .

A ustedes los conozco. Conozco a la señora Peña y tal vez, a las otras dos personas presentes. Nos conocimos casualmente cuando yo estaba de invitada en el programa *Esta boca es mía*-, no cuando era panelista.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- Ya fue aclarado ese tema.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Luego, ustedes me pidieron una entrevista; yo recibo a todo el mundo. Estoy de acuerdo con el invitado: soy de las personas muy independientes y no tengo prejuicios, es decir, no tengo juicios anteriores.

Si no recuerdo mal -quiero que me confirmen- tengo la idea de que conocía a la señora Carbajal; no sé si fue con ustedes o con otra delegación de trabajadores.

Quisiera saber si conocen la sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo respecto a una resolución de la administración de la intendenta Ana Olivera. Las cooperativas recursaron una resolución puntual, creo que por la máquina de boletos. No me importa por qué se inició el recurso en ese momento, pero los trabajadores, las empresas, los consejos directivos -aquí no están los sindicatos- de todas las cooperativas fueron demandantes. Terminado el proceso de recurso ante la Intendencia y no habiendo obtenido respuesta favorable a sus intereses -no digo que sean legítimos o no-, recurrieron ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, que es la suprema corte de la administración. Quiero saber si conocen esa sentencia porque el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, por un problema puntual, hace un análisis sobre la relación entre las cooperativas y CUTCSA.

Asimismo, quiero saber qué evaluación tienen respecto a la intervención de las autoridades públicas; pido una evaluación lo más objetiva posible. Sé que es imposible ser objetivo porque, por suerte, somos seres humanos y, en consecuencia, a todos nos duele lo que pasamos; eso es humano. ¡Menos mal! Yo no quiero a los robots; por un tiempo detendría todo eso. Mañana en los titulares de la prensa se publicará: "La diputada Bianchi en contra de los robots". Sinceramente me gusta mirarlos a los ojos.

Quiero que me digan lo más objetivamente posible cómo evalúan, más allá de los enfrentamientos internos, que claramente hubo, la intervención de las autoridades públicas ante estos problemas. En este caso, hay dos fundamentales, que son los reguladores: la Intendencia de Montevideo -no importa quién sea el intendente-, como institución, y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; tampoco me interesa quién es el ministro ni los directores de Transporte. Cuando ustedes miran al Estado -llámese autoridad municipal o ministerial-, ¿qué evaluación hacen -reitero: lo más objetiva posible- sobre su actuación en todo este proceso, extenso según entiendo? Más o menos aprendí algunas cosas, otras me quedan por aprender.

El otro día vinieron extrabajadores, a quienes conocí en ese momento, y dos señoras me dejaron -tal vez por un problema de género- unas notas. Una es la señora María Luisa Ramos -que, según lo que acaban de decir, no tiene posibilidades de ingresar a CUTCSA ni a ninguna cooperativa por sus antecedentes-, que me dejó su número de celular y correo electrónico; está en la bolsa de trabajo. La otra es la señora Rocío González -digo el nombre porque estaban aquí-, que también me dejó su número de celular, exguarda de Raincoop, ahora en la bolsa. Si la Comisión me permite voy a resumir brevemente lo que me trajeron:

"Nosotros los que estamos en la bolsa, no tenemos seguro de paro. Lo último pagado fue en octubre de 2017 el mes de setiembre.

No tenemos sociedad.

No podemos acceder a un trabajo porque se nos retira del sistema de transporte y de las supuestas negociaciones que están haciendo los sindicatos (Ascot- Unott).

Nuestra parte social valía alrededor de US$ 35.000. Hoy en día los que estamos en la bolsa no tenemos nada. Se nos ha arrebatado todo. Nos han descategorizado hasta como personas. No se nos ha tenido en cuenta para nada, cuando han salido llamados donde podrían habernos tenido en cuenta, por ejemplo en el Correo, en la Intendencia, o el caso del Ministerio de Transporte lo cual no creo estar equivocada.

Vale decir que nos han dicho y prometido cosas desde diciembre 2017 pero nada se ha cumplido y no se ha tomado ninguna solución.

No pido un salvavidas, solo pido dignidad y trabajo para nosotros.

Gracias".

Y lo firman.

Me gustaría que ustedes me dieran una opinión. No conozco a la señora; la vi acá el otro día, cuando me entregó en mano esta nota. No la compartió con la Comisión, pero decido hacerlo porque acá no se trata de atacar ni salvar a ninguna empresa, al menos en lo que a mí respecta. Me nutrí de la cultura griega, y para mí la única verdad es la realidad. Uno trata de llegar a la realidad.

SEÑOR CARRASCO (Andrés).- Entiendo el sufrimiento, el proceso por el que debieron haber pasado por el cierre de Raincoop, por ser trabajadores y parte de una cooperativa, cuando ven que lo que invirtieron, seguramente con mucho sacrificio, se les va de las manos por la decisión posterior que se tomó.

Como bien decía el señor diputado Groba, acá no estamos investigando a Raincoop. Sí estamos investigando si en su cierre hubo algunas decisiones que favorecieron a CUTCSA, que es la investigada. Es lo que se está haciendo. No solo se trata del cierre de Raincoop, sino también de otras medidas que favorecieron a CUTCSA en el sistema de transporte en general; hay decisiones tomadas desde distintos ámbitos.

En el medio de todo esto está el cierre de Raincoop y, sin lugar a dudas cuando esto ocurre, las causas que llevaron a esto son muchísimas, y por supuesto que la autocrítica y la deficiencia de gestión tienen que estar dentro de esas multiplicidad de causas, como bien señalaron.

Hay algunas cuestiones que en el transcurso de esta investigación me llamaron poderosamente la atención; ustedes mismos lo mencionaron. Yo no conocía el dato pero Comesa tiene cinco premios por eficiencia a nivel latinoamericano o sudamericano y, sin embargo, en el sistema de transporte de Montevideo, la única empresa que cobra beneficios millonarios en dólares anualmente por el premio de eficiencia es CUTCSA. Me llama la atención y me gustaría que ustedes, que estuvieron de los dos lados, más allá de aspectos técnicos que sabemos existen, y de distintas tecnologías que utilizan los motores Euro II, Euro III -hay diferencias de rendimiento entre ellos; seguramente el señor Colla, que trabaja en taller, nos ilustre al respecto-, nos dijeran qué piensan o cómo puede ser posible que de todas las empresas, la única que tiene el premio por eficiencia sea CUTCSA.

A su vez, en la reunión anterior varias veces se habló sobre el manejo de los permisos que hace CUTCSA de las distintas líneas, cómo maneja y cambia de lugar determinadas unidades para fortalecer líneas con mayor venta de boletos, en desmedro de otras que, a veces, no las tienen. El señor diputado Groba conocía el caso de una línea. Cuando vine a estudiar a Montevideo vivía en La Teja y debía ir hasta el Parque Rodó. Era usuario habitual de la línea 17; a veces también de la 76, pero me dejaba más lejos. En la época de preparatorios tomaba la empresa Cotsur, y viví el cierre de esta empresa y el paso a Raincoop. No había línea de CUTCSA que suplantara este servicio, que era deficitario. Yo hacía todo el recorrido -también lo hacía cuando practicaba en el barrio Casabó, en un caso, y en el Cerro, en otro-, prácticamente de punta a punta. Sabemos que son líneas que no venden un caudal de boletos importante y, en muchos casos, no tienen una competencia directa con CUTCSA. En otros casos sí la tienen, y en esas nos explicaban que volcaban determinadas unidades para poder realizar esa competencia con las cooperativas.

En función de lo que ustedes han manifestado, a mi manera de ver, el panorama es bastante preocupante, porque no sólo tenemos a CUTCSA hoy con el 60% del

mercado de transporte, sino que se pinta un panorama como que prácticamente tiene el monopolio del mercado.

Quería saber qué piensan al respecto y cómo lo ven de cara al futuro, así como la problemática que pueda tener esta situación en el transporte montevideano.

SEÑOR GONZÁLEZ (Pablo).- Quería hacer algunas apreciaciones sobre lo que escuché hasta ahora.

En primer lugar, se mencionó a la persona de Gerardo Urse. Doy fe de que no estuvo en el último proceso de cierre de Raincoop, porque está viviendo y trabajando en Rivera. Por lo tanto, me parece que es de recibo separar su figura del cierre de Raincoop.

Él tuvo su pasaje por dicha empresa y me imagino que tendrá su versión de lo sucedido en el año 2005 y cómo se actuó, pero acá estamos analizando el cierre de Raincoop y si se favoreció o no a CUTCSA.

Me parece que es bueno separar su figura, que ha estado muchísimo tiempo vinculada al transporte y al cooperativismo.

En segundo término, solicitaría al señor presidente que revise la versión taquigráfica, porque se hace una alusión por parte del invitado que me parece un poco discriminante. Él dice: "Yo no soy comunista", como si eso lo descalificara y me parece que la condición de cada uno de nosotros no nos descalifica. Yo soy comunista, puedo tomar la palabra y decirlo y por eso no me descalifico. Entonces, me parecería bueno que se revisara la versión taquigráfica, porque no creo que haya sido la intención del invitado, pero tal como fue expresado, puede sonar de esa manera.

En tercer lugar, hace unos días la diputada Bianchi le dijo a un invitado: "Pero usted es un testigo hostil". Yo creo que en esta situación estamos a la inversa. Estamos ante tres personas que están dentro de la empresa que está siendo investigada, por lo que el informe de lo que han vivido esas personas tiene esa condición: son personas que están dentro de la empresa que está siendo investigada en este momento en una relación de asalariado. Por lo tanto, eso los condiciona y creo que seguir indagando en el rol de la empresa en este momento no los ayuda. No están en una relación de jerarquía, sino todo lo contrario: están en una relación de dependencia con esta empresa. No sé cuánto nos puede aportar o a aclarar situaciones seguir en esa línea.

Sí puede hacerlo con respecto a lo anterior, a lo de Raincoop, que es diferente a esta nueva instancia. Digo esto para que cuando hagamos las preguntas, manejemos esa situación para no generar ninguna dificultad a los invitados.

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Conocí a la diputada Bianchi aquella tarde en ese programa en el que muy gentilmente se acercó. Hoy lo dije más temprano; para mí fue la punta de la madeja por la cual yo me animé a empezar a incursionar por todos los lugares donde estuve y por lo que le estoy muy agradecida.

Con respecto a la presencia de la señora Carbajal en la comisión, puedo decir que no vino. El que vino en representación del subgrupo fue Aguirre. Quizás usted la puede haber conocido en otra instancia, pero cuando nosotros vinimos a la Comisión de Transporte, fue Aguirre el que concurrió.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Me parece que fue en una reunión que tuvimos en mi despacho que conocí a la señora Carbajal, y vino un grupo de gente con ella por este tema.

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Respecto a qué opinamos con relación a la Intendencia y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, si nosotros consideramos que son

importantes. Obviamente, son los permisarios de las líneas: son los que van a vigilar, controlar y ver que nosotros cumplamos con lo que ellos disponen, como institución y como dueños de esas líneas, y si consideran que estamos haciéndolo bien o mal. Quizás en algún momento yo le dije al intendente Martínez que tendrían que controlar más, no dejar tanto librado a las reglas de la empresa. Inclusive, en algún momento -no recuerdo cuándo- le pregunté: "¿Ustedes no nos pueden auditar? ¿La intendencia no puede auditar a la cooperativa, para saber si realmente estamos trabajando como corresponde? Porque las líneas son de ustedes, aunque los permisos los administramos nosotros. Es como tener un supermercado, poner un encargado y no ir nunca a controlar si este está haciendo bien las cosas". Sabemos que, al fin y al cabo, como institución es la responsables de los servicios que estamos brindando a la población.

Con respecto a la sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo, no tengo conocimiento.

De lo que sí tengo conocimiento -voy a cometer una infidencia; en su momento no pude hacer denuncias penales porque no tengo pruebas- … La interna de la cooperativa es como una familia y sabemos que en cada Consejo Directivo, en cada negocio que se hacía en la cooperativa, lamentablemente siempre había ganancia para alguno. Yo hacía los cambios de coche y supe siempre que cuando se hizo el negocio de las máquinas expendedoras de boletos, hubo gente muy beneficiada económicamente, pero esto es nada más que un rumor. Lamentablemente, la corrupción, la impunidad, fue algo que siempre estuvo enmarcado en los negocios que se hacían en la cooperativa, por lo menos en la nuestra.

No quería dejar pasar que en el proceso, cuando estaba la señora Carbajal en la Administración, que se suponía que íbamos a tirar todos para uno y uno para todos, que fue como enchastrarle la cancha al sindicato y quería que cerráramos ya, los coches nuevos los rompieron. Llegamos a abrir los tanques, y tenían arena; la parte electrónica tenía los cables cortados; las ruedas se salían. Mi esposo trabajaba en una local, que bajaba desde la Fortaleza del cerro por Viacaba; se le desprendió la masa y una rueda salió volando con gente arriba y casi se dio contra un auto. No pasó nada porque no pasó. Se aflojaban las ruedas de los coches. ¿Cómo se pueden aflojar las ruedas de los coches?

Se hizo todo para que la gente llegara desangrada a la última asamblea y dijera: "Vamos a cerrar porque los que trabajamos no queremos hacerlo más". Es lógico, ya no tenía otra. Pero para decir esto hay que tener pruebas. Yo leí la visita de los compañeros anteriormente y siempre es más fácil echarle la culpa al de enfrente; no miremos mi problema: miro lo que hacen bien los demás y los demás tienen la culpa. Acá se buscó, cuando dijo el compañero estoy segura que no fue por el hecho de decir el Partido Comunista, sino que ellos mismos en la anterior visita echaron la culpa a Arismendi, nombraron al Partido Comunista, que estaban todos complotados para matar a Raincoop. ¡No! Raincoop se mató sola. La matamos nosotros, los que gestionamos, que gestionamos mal.

Yo acá no vengo porque soy trabajadora de Cutcsa a defender a Cutcsa. Vengo a contar lo que pasó con Raincoop.

Le voy a decir algo con respecto a las preguntas que hace usted, yo no puedo saber… Quiero que el señor diputado me repita la pregunta.

SEÑOR CARRASCO (Andrés).- ¿Del premio por eficiencia?

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Con respecto a lo que nosotros contamos de COME, por ejemplo, primero que COME es una empresa que tiene el sistema suburbano. Estamos

hablando que CUTCSA tiene la mayor cantidad de líneas urbanas que suburbanas, y yo no sé cuáles son los premios que se les ha dado a COME. Tampoco sé qué plata recibe de CUTCSA; a mí no me compete eso. Yo acá vengo a hablar de que si realmente tuvo incidencia la caída de las líneas de Raincoop que se les otorgaron a CUTCSA. No puedo estar hablando de lo que es la economía, ni los premios, ni la plata que recibe CUTCSA porque supongo que para eso vino acá el señor Barcia o pueden consultárselo a la empresa CUTCSA.

¿La otra pregunta?

SEÑOR CARRASCO (Andrés).- En cuanto a los permisos y en cuanto a la diferencia entre la tecnología de los motores Euro II y Euro III y la porción de mercado de CUTCSA.

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Creo que nosotros no estamos capacitados para responder eso porque no tenemos idea. En todo caso, el ente regulador de los permisos y de las frecuencias es la intendencia y la que tiene que responder eso. Sería pecar porque no lo sabemos.

Con respecto al monopolio que pueda obtener CUTCSA, el monopolio no lo va a obtener CUTCSA porque quiera obtener el monopolio. No podemos ser futurólogos porque no sabemos lo que va a pasar. Sin duda, los que tienen que mejorar la gestión son las cooperativas porque al fin y al cabo estamos hablando de servicios que le estamos brindando a la población. Entonces, no podemos culpar a CUTCSA porque haga las cosas bien o porque tenga un coche cada cinco minutos. Vamos a ver que los que tengan que pasar pasen en tiempo y forma y atiendan a la gente.

SEÑOR GARBARINO (Diego).- Con respecto al 60% que tiene CUTCSA y la desatención. Yo ya he escuchado en algún otro lado eso de que se habla. Yo no estoy mucho en las líneas que compiten y que no compiten. La competencia es por tramos y yo lo veía diferente cuando estaba en la cooperativa que acá. De toda esa película que teníamos no era así. Yo veo que ahora tenemos un recorrido y un horario y la maquinita bastante molesta que tiene un cronómetro que nos va diciendo cuánto tenemos de tiempo para llegar a determinado lugar, y se cumple tres minutos para adelante o tres minutos para atrás -o como uno pueda llegar por el tránsito-, y ya está. No hay esa película que teníamos nosotros de llegar a la punta, salir adelante del otro. La competencia se da sola. Es una visión que yo también la tenía porque yo trabajaba en la 76 en un principio y también teníamos que nos compiten el 92, el otro, y no es así. En realidad, cumpliendo el servicio -más ahora que las máquinas son un método de control bastante más estricto que lo que podía haber antes con el inspector- en el horario que corresponde, la competencia está hecha.

En el caso de las cooperativas, tendrán que mejorar o ver sus servicios. Por más que tenga un 60%, no veo que se saquen coches para beneficiar a una línea y se desatiendan otras. En el caso particular mío, trabajo en una línea que no es tan fácil de sacar y poner en un lado. Se divide por líneas y cada línea tiene su recorrido; no van de una línea a la otra porque sí.

En el caso de la línea que yo trabajo tengo muchísimos recorridos que casi no recaudás, que son líneas totalmente sociales, las que van por Melilla. Tenés líneas de 6 minutos que van desde el barrio Colón, donde está la cárcel de mujeres, para salir y entrar, y lo único que hacés es llevar gente desde la terminal hasta ahí, los traés, y eso no puede faltar nunca porque la gente tiene que ir a la cárcel y volver, y la gente que vive en ese barrio. Y Melilla lo mismo. Tenés el que va a la escuela, etcétera. Esos deben estar a

la hora, y no importa si otra línea que vende boletos precisa ese coche. Era una cosa que pensé que se hacía, pero estaba por fuera.

Nosotros sacábamos los de la DM1, que iba a Zonamérica; se sacaba el coche para usarlo en la Inter porque se precisaba. Yo trabajé hasta último momento ahí. Esas cosas no funcionan así; es diferente. No es como allá que el coche era de todos y lo usabas para lo que querías. Por eso, puede verlo diferente pero, después que lo ves, es más estricto y es más organizado. No es que se trabaje en desmedro de la otra línea. Se trata de cumplir -a veces no se puede- con lo que se tiene que cumplir y, como decía hoy, es la única manera de que funcione y de que te sigan tomando. Vos no vas a tomar un coche que pasa cuando quiere; lo tomás si pasó. Eso es lo que yo veo de lo poquito que veo en estos dos años.

Se habrán dado cuenta de que, simplemente, manejo. Y en esto del cierre de Raincoop estoy más involucrado por la necesidad de estarlo. Estuve seis meses trabajando sin cobrar. Cobrábamos lo que teníamos atrasado, pero estuvimos seis meses sin cobrar y con mi esposa despedida era complicado el momento. Si me metí en esto de juntar las firmas para cuando salió que había que decidirse por CUTCSA fue porque vi la necesidad de irme a otro lado, pero no porque quisiera participar en nada.

Lo que dijo la señora diputada Graciela Bianchi acerca de cómo veíamos a las autoridades, yo no tuve tanta relación con ellas, pero creo que es imposible ayudar a alguien que no se quiere ayudar, con algo que estaba tan desmadrado como la cooperativa. Por más que las autoridades quisieran ayudar, no hay mucha manera si uno juega en contra. Cuando vino Carbajal, lo primero que sucedió fue que la gente se fue a Disse a ver qué pasaba y a ver si volvía y si le servía volver para cobrar menos de lo que cobraba en Disse. De esa manera no hay forma que te ayuden. No importa la voluntad que pongan. En ese caos es imposible poner orden.

SEÑORA PEÑA (Sonia).- Me quedó pendiente lo de las compañeras que vinieron el lunes pasado.

Lo de la señora Ramos ya lo aclaré. Lo de la señora Rocío, ella trabajaba en la parte de recaudación. Sabemos que en la negociación nosotros teníamos una cantidad de gente por coche: eran 4,1 por coche que con la negociación se llevó al 3,8. Tú decís si yo sabía que iba a quedar gente afuera. Lo que se iba a tratar era de buscarle alguna solución de trabajo. Eso se comprometió a hacerlo Ascot con la UNOT. Se dio una propuesta de trabajo a través de la intendencia de que pudieran recibir permisos para crear una cooperativa de taxímetros, a lo que se negaron. Y se sigue buscando una solución.

Lamentablemente, el 3,8 no llega al 4,1. Alguien iba a quedar sin trabajo. Es algo que quedó. No es un compromiso firmado que el 100% de la plantilla iba a quedar con trabajo.

SEÑOR COLLA (Carlos).- Yo iba a preguntar si fui aludido por el señor representante que se retiró, pero dejó planteado que yo dije "comunista" en forma despectiva; creo que dijo algo así. ¿Puede ser?

Quiero aclarar que dije: "No soy comunista ni militante de ningún partido político". Acá se habló de comunista en el sentido de los dirigentes sindicales y los otros compañeros que vinieron también, que se acusó directamente. No soy comunista. Soy un trabajador. No milito; ni blanco, ni colorado, ni nada. Eso lo quería dejar en constancia en la versión taquigráfica porque me sentí un poco como que soy dependiente de CUTCSA me hizo sentir que no es válido que yo esté acá y que tengan cuidado cuando me iban a

hacer alguna pregunta; fue lo que creo que dijo. Entonces, no sé a quién le van a preguntar si no es a la gente de Raincoop.

Quería también aclarar eso y decirle al señor representante que preguntó sobre el monopolio de las empresas que si usted analiza cómo funciona el sistema de transporte y se da cuenta de que un porcentaje funciona bien… Lo que voy a plantear acá es lo que yo le decía a los compañeros de Raincoop. En el sistema de transporte hay diez; de diez, siete -que es el 70% entre CUTCSA y COME-, el 7%, ganan $ 75.000 por mes, trabajando de *miqueleros*, como trabajo yo; yo estoy en el 30% restante, que son las cooperativas, y gano $ 32.000, haciendo la misma tarea. ¿Qué está pasando? Entonces, dentro del sistema de transporte, tenemos dos modelos, uno que funciona y otro que no, pero en varios ítems, no solo en buscar a ver si se benefició o si hay ventaja. Y yo les decía a los compañeros: "¿No tendremos que pensar en reformarnos e irnos para esos siete compañeros que están ganando $ 75.000? ¿O seguimos defendiendo la vieja aspiración gremial de unir y ser cooperativistas?", porque muchos se quedaron en las cooperativas por un tema ideológico y ganan $ 32.000. Yo respeto mucho el tema ideológico y no quiero que nadie se sienta discriminado, pero, primero, somos trabajadores, somos prestadores de servicios; no es nuestra aspiración gremial la bandera que va adelante por sobre todo lo demás. Tenemos que ver que el intendente que esté de turno no tenga dificultades, que nuestra empresa no tenga dificultades y que nuestra familia no tenga dificultades, porque cuando voy a pagar la piscina o el colegio de mi hijo no me preguntan: "¿Sos comunista? Tenés un descuento. ¿Sos socialista, sos blanco?", no, no me preguntan. Cuando vengo a trabajar: "¿Cuánto es el salario? ¿$ 2.100? Bueno, en la cooperativa ganás $ 980". Hay algo que cambiar y es desde el punto de vista ideológico, primero, para después fomentar el trabajo.

Entonces, creo que más allá de la ideología, hay un tema de resultado que entre los trabajadores se nota a simple vista y con cualquier ecuación se da cuenta. También en el sistema de transporte hay que ver quién está apostando a la tecnificación, a modernizarse, a que tenga no un coche, sino dos coches. Ese compañero que sale de trabajador de cualquier oficina ¡que no tenga un D10, que tenga dos: uno y, a los cinco minutos, el otro! No uno a diez, ¡apostar a mejorar! No es en contra de la otra empresa; la otra empresa tiene que hacer lo mismo. Como trabajadores tienen ejemplo y espejo para mirarse en las empresas también; no lo hacen.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quisiera saber cuántos pasajeros lleva un Volvo, que es la marca de los coches de COETC, y cuántos lleva el estándar que utiliza CUTCSA, que consume menos, para entender un poco las cuentas, porque no me cierra por ningún lado que se tome una decisión tan equivocada de tener un coche que gaste tanto más. Me imagino que llevará más gente, que alguna ventaja tendrá.

SEÑOR COLLA (Carlos).- A mi juego me llamó, estimado.

Una pelea que tuve toda la vida: a lo que yo apuntaba hoy de que no hay que inventar nada, porque está todo inventado. La característica del Volvo B7 es que tiene un motor de seis cilindros sobrealimentado, de 290 caballos de fuerza. Y con caja automática consume casi el doble que un motor Mercedes Benz, que son mucho más económicos, que son seis cilindros, pero no son sobrealimentados, etcétera, y vienen con caja manual, que los tiene COME. Siempre hablan de CUTCSA, pero COME tiene esa política de cuidar el consumo, para que cuando me siente con la Intendencia, los números me den. Si me dicen: "Consumís 1.000 litros de gasoil menos por mes y te pago un premio", voy a aplicar una política que me permita cobrar ese premio. Ahora, ¿cuando cobro ese premio, me dan palo? Entonces, todo el esfuerzo que hacen las empresas… En las cooperativas siempre lo dije: "¡No compren más Volvo automático!", porque vas a hacer cuatro viajes a

Parque del Plata y le cargás 140 litros de gasoil. Un COME -para sacar a CUTCSA- va cuatro veces a Parque del Plata y carga 90 litros, por las características del coche. La capacidad es según la carrocería que se elija, que es aparte; va homologada con el chasis. El chasis es motor, caja de cambios y dirección. Eso se elige y se coincide con la carrocería, que se elige con la capacidad que usted quiera ponerle arriba. Si es para suburbano, son los que todos conocen, con asiento *pullman*, si es para urbano, los otros.

Se hacen mal los negocios en las cooperativas. Tan es así que ahora no tiene financiamiento. No lo tuvo en su momento y compró, por el mismo proveedor creo que le vendió los Volvo a COETC, una cantidad de noventa unidades y se las financió el propio proveedor, sin financiación bancaria. ¡Y hay que pagarlo! ¡Y hay que bancar el consumo y el mantenimiento! Usted compra un Mercedes Benz -siempre lo dije y por eso en Raincoop optamos por esa marca en su momento- y repuestos Mercedes Benz se venden en todos lados; repuestos de Volvo tiene que ir a la Ruta N° 1 a comprar. Entonces, si alguien tiene un Volvo y alguien tiene un Mercedes Benz, si anda en el auto se da cuenta, pero a las empresas no hay con qué darles. Eso es un tema que es muy importante también a la hora de analizar la paramétrica: los costos de las empresas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por su comparecencia.

(Se retiran los ex trabajadores de la cooperativa Raincoop)

——El señor diputado Peña no estaba presente al inicio de la sesión. Tendría que hacernos llegar las preguntas que le enviaremos al señor ministro Astori y al embajador Lescano.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- No sabía que el ministro Astori no iba a venir.

SEÑOR PRESIDENTE.- Mandó una carta diciendo que por su agenda era imposible venir, pero con mucho gusto respondería por escrito las preguntas que se le hicieran llegar.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Voy a ver si enviamos o no las preguntas.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

===/